Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/852

24. 09. 87

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/709 —

Beabsichtigte Einstellung der Schienenbedienung zahlreicher Stückgutbahnhöfe durch die Deutsche Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – E 20/20.00.11/32 Vm 87 – hat mit Schreiben vom 23. September 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Der Stückgutfrachtverkehr der Deutschen Bundesbahn (DB) gehört nicht zur Daseinsvorsorge. Er ist substituierbar. Um die Marktfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Angebots zu sichern und im Ergebnis zu verbessern, hat der Vorstand der DB angeordnet,

A. den Ortsladedienst bei allen Stückgutbahnhöfen an Stückgutunternehmer zu übertragen und

B. durch Optimierung der Ladeorganisation in Verbindung mit einer Straffung des Netzes schienenbedienter Stückgutbahnhöfe das Leistungsangebot Stückgutfracht zu verbessern.

Mit dieser Maßnahme trägt die DB den geänderten Erfordernissen des Marktes Rechnung. Sie wird der Verladerwirtschaft vor allem folgende Vorteile bringen:

- eine wesentliche Reduzierung der Umladehäufigkeit,
- dadurch zwangsläufig weniger Beschädigungen von Gütern,
- vor allem aber eine Beschleunigung des Transportes inclusive der Haus-Haus-Bedienung auf nur noch 24 Stunden zwischen den Wirtschaftszentren, sonst maximal 48 Stunden.

1. Wie viele Stückgutbahnhöfe sind insgesamt von der beabsichtigten Umstellung betroffen

   a) in absoluten Zahlen,

   b) in Prozent der vorhandenen Stückgutbahnhöfe?

Mittelfristig ist die Übertragung des gesamten Ortsladedienstes bei allen 374 Stückgutbahnhöfen an Stückgutunternehmer vorgesehen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sollen in die Umstellung der Ladeorganisation rd. ein Drittel aller Stückgutbahnhöfe einbezogen werden.

2. Bei welchen Bahnhöfen soll noch 1987 oder im Laufe des Jahres 1988 die Umstellung durchgeführt werden?

Nach dem derzeitigen Planungsstand sind für 1987 keine, ab 4. Januar 1988 vorrangig bei den künftig straßenbedienten Stückgutbahnhöfen Übertragungen der Ladearbeiten vorgesehen.

Die neue Ladeorganisation wird zum 1. April 1988 eingeführt. 1987 sollen voraussichtlich bereits zehn Stückgutbahnhöfe im Einvernehmen mit den betroffenen Personalvertretungen umgestellt werden.

3. Wie haben sich der Hauptpersonalrat der DB, die Bezirkspersonalräte und die betroffenen örtlichen Personalräte zu den beabsichtigten Maßnahmen der DB geäußert?

Der Hauptpersonalrat wurde bei der Neuorganisation des Ladedienstes beteiligt. Er hat der Maßnahme nicht zugestimmt.

Die DB beabsichtigt aus den in den Vorbermerkungen genannten Gründen, am 4. Januar 1988 mit der Übertragung der Ladearbeiten zu beginnen. Die vorbereitenden Arbeiten bei den Bundesbahndirektionen laufen z. Z. an. Dazu gehört auch die Beteiligung der Bezirkspersonalräte sowie der örtlichen Personalräte. Ergebnisse liegen dem Vorstand der DB noch nicht vor.

Z. Z. läuft das Beteiligungsverfahren beim Hauptpersonalrat zur Umstellung der Ladeorganisation. Er hat dem Vorstand der DB mitgeteilt, daß die abschließende Behandlung in der Plenarsitzung im September 1987 erfolgen soll.

4. Wie viele Arbeitsplätze bei der DB werden insgesamt durch die Umstellung vernichtet, und wie verteilt sich voraussichtlich diese Gesamtzahl der Arbeitsplatzvernichtungen auf die nächsten Jahre und die einzelnen Stückgutbahnhöfe?

   Gibt es nicht auch für den Bundesbahnvorstand eine Fürsorgeverpflichtung für die Eisenbahner, deren Arbeitsplätze vernichtet werden, und wie wird der Bundesbahnvorstand dieser Fürsorgeverpflichtung gerecht?

Von einer Vernichtung von Arbeitsplätzen bei der DB kann nicht die Rede sein. Die DB wird sicherstellen, daß, wie auch bei

anderen organisatorischen Veränderungen in letzter Zeit, diese Maßnahme ohne Entlassungen verwirklicht werden kann.

Die von der Umorganisation des Ladedienstes und der Ladeorganisation betroffenen Mitarbeiter werden nach Maßgabe der von den Bundesbahndirektionen zu erstellenden Planungen in anderen Aufgabenbereichen eingesetzt. Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen.

5. Wie hoch sind die Einsparungen, die die DB damit insgesamt erreichen will?

   Welche Alternativen sind von der DB untersucht worden?

   Welche betriebsinternen Möglichkeiten wären vorhanden zur Kostensenkung und zur Leistungsverzahnung, und warum werden sie nicht genutzt?

Die DB erwartet jährlich wiederkehrende Einsparungen zwischen 20 und 40 Mio. DM.

Die DB hat alternativ u. a. den Einsatz von Teilzeitkräften und die Verzahnung von Ladearbeiten mit anderen Arbeiten untersucht. Möglichkeiten zu weiteren Kostensenkungen bestehen nicht.

6. Wie setzen sich die derzeitigen Kosten für die DB beim Stückgutortsladedienst im einzelnen zusammen, und welche dieser Kosten verbleiben auch nach der Leistungsvergabe an Stückgutunternehmer trotzdem bei der DB?

Im wesentlichen setzen sich die derzeitigen Kosten beim Stückgutortsladedienst zusammen aus:

— Personalkosten,
— Vorhaltungskosten,
— Kosten für Anlagen (Güterhalle),
— Kosten für Ladegeräte und dgl.

Die bei der DB nach der Neuorganisation verbleibenden Restkosten (z. B. Zahlungen von Unternehmensvergütungen) stellen die wirtschaftlichen Vorteile dieser Maßnahme nicht in Frage.

7. Aus welchen Gründen kann angeblich ein Stückgutunternehmer billiger arbeiten als die DB? Liegt es daran, daß die privaten Unternehmer ihre Arbeiter schlechter bezahlen?

   Gibt es Rationalisierungsmöglichkeiten, die der Privatunternehmer im Gegensatz zur DB nutzt, und wenn ja, warum kann die DB nicht selbst den Stückgutortslagerdienst in eigener Verantwortung ebenfalls rationeller und damit billiger durchführen?

Die kostengünstigere Produktion durch den Stückgutunternehmer wird wesentlich ermöglicht durch die im Vergleich zur DB niedrigeren Lohnnebenkosten, deren Niveau die DB selbst durch weitere Rationalisierungsmaßnahmen nicht erreichen kann.

8. Wie ist sichergestellt, daß die derzeitigen Angebote per Stückgutunternehmer nicht zu einem späteren Zeitpunkt doch wesentlich erhöht werden?

   Macht sich die DB nicht abhängig von den Stückgutunternehmern und deren Preisgestaltung, die vielleicht jetzt nur deshalb so günstig ist, damit die Umstellung auch tatsächlich durchgeführt wird?

Die DB sieht keinen Anlaß für derartige Befürchtungen, da der Preis durch einen funktionierenden Wettbewerb der Stückgutunternehmer bestimmt wird.

9. Welche Gesamtfahrleistung auf der Straße (Lkw-Kilometer) und welche Beförderungsleistung (Tonnenkilometer) werden aufgrund der Umstellung künftig zusätzlich vom Straßennetz aufzunehmen sein, und welche sozialen und gesellschaftlichen Folgekosten ergeben sich aus dem erhöhten Transportaufkommen auf der Straße?

Insgesamt rechnet die DB nicht mit dem Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge. Im übrigen werden Abholung und Auslieferung in Kombination mit dem bestehenden Hausverkehr durchgeführt. Zum anderen wird die Auslastung der Fahrzeuge durch die Konzentration auf eine geringere Zahl schienenbedienter Stückgutbahnhöfe deutlich verbessert.

10. Das neue Bedienungsmodell für den Stückgut-/Expreßgutverkehr ist von der DB erprobt worden bei den Bahnhöfen Bochum-Nord, Fellbach und Bruchsal.

    Kann die Bundesregierung bestätigen, daß das Pilotprojekt in Bruchsal bereits nach drei Wochen abgebrochen werden mußte, weil es sich als nicht durchführbar erwies?

    Kann die Bundesregierung weiter bestätigen, daß ein Bericht des Hauptprüfungsamtes der DB auch die anderen beiden Pilotprojekte keineswegs als so günstig einstuft, daß eine allgemeine Einführung geboten erschiene?

Das Pilotprojekt Bruchsal wurde nicht nach drei Wochen abgebrochen, „weil es sich nicht als durchführbar erwies". Es wurde vielmehr nach vier Tagen auf Wunsch des Stückgutunternehmers allein aus firmeninternen Gründen beendet.

Ein Bericht des Hauptprüfungsamtes der DB zu den beiden übrigen Projekten liegt dem Vorstand der DB nicht vor.

11. Es liegen Hinweise vor, wonach zumindest bei einer der beiden verbliebenen Pilotprojektdienststellen Mängel in der Leistungsqualität festgestellt worden sind, die einen erheblichen Ermittlungs- und Nachbesserungsaufwand erforderlich gemacht haben.

    Ist dieser Aufwand in Geld quantifiziert worden? Wie hoch ist er? Ist er bei Vergleichsberechnungen berücksichtigt worden?

Nach Beseitigung von Anlaufschwierigkeiten sind die Leistungen der Stückgutunternehmer in beiden Projekten voll befriedigend. Es trifft zu, daß für die DB ein gewisser Aufwand zur Überwachung der Leistungen der Stückgutunternehmer verbleibt. Die

Höhe des Aufwandes hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Die Kosten für den jeweils erforderlichen Teil der Arbeitszeit werden bei den Vergleichsrechnungen berücksichtigt.

12. Es gibt Hinweise darauf, daß Stückgutunternehmer oftmals auch ihre Stellung dazu ausnutzen, Güter zur Beförderung durch das eigene oder andere Unternehmen zu akquirieren und der DB so vor allem auch im Bereich der Partiefracht und des Wagenladungsverkehrs Konkurrenz machen.

    Welche Maßnahmen sind von der DB vorgesehen worden, um dies zu verhindern?

Für die Übertragung der Aufgaben des Ladedienstes wählt die DB zuverlässige Partner aus, die die Gewähr für eine solide Zusammenarbeit bieten. Der Vertrag enthält eine Wettbewerbsklausel. Wird hiergegen verstoßen, erfolgt nach Abmahnung Kündigung. Gleiches gilt analog für den DB-Stückgut-Hausverkehr. Hier hat die DB mit über 1 000 Stückgutunternehmern Verträge über die Zusammenarbeit im Stückgutverkehr abgeschlossen.

13. Welche Auswirkungen wird die Umstellung auf die Wirtschaftlichkeit der Strecken haben, deren Stückgutbahnhöfe betroffen sind?

    Wird es Strecken geben, die insgesamt durch den Wegfall des Stückgutverkehrs auf der Schiene dann unwirtschaftlicher werden, so daß Streckenstillegungsanträge gemäß § 44 Bundesbahngesetz die Folge sein werden?

    Wie steht die Bundesregierung bzw. die DB zu dem Vorwurf, daß mit einer vorsätzlich herbeigeführten Einnahmeverminderung auf der Schiene die Voraussetzungen für eine neue Runde von Nebenstreckenstillegungen bei der DB eingeläutet werden sollen, auch im Zusammenhang gesehen mit der geplanten Auflösung von 1 266 Tarifpunkten im Wagenladungsverkehr bzw. der Reduzierung der Zahlen für die schienenmäßige Bedienung bei weiteren Tarifpunkten?

Der Stückgutverkehr hat Mitläufercharakter im Wagenladungsverkehr. Deshalb haben die beabsichtigten Maßnahmen – von möglichen Ausnahmen abgesehen – nur marginale Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaftlichkeit einzelner Strecken und werden nicht ursächlich sein für Streckenstillegungen nach dem in § 44 BbG geregelten Verfahren.

Die bezweckte Verbesserung des Leistungsstandards (vgl. Vorbemerkungen) widerlegt die Vermutung, daß damit Nebenstreckenstillegungen beabsichtigt seien.

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß der Güterverkehr aus ökologischen Gründen und aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit soweit wie möglich auf den Schienen der DB oder über die Binnenschiffahrt abgewickelt werden sollte?

    Was wird die Bundesregierung unternehmen, um die DB zu veranlassen, den Güterverkehr in Zukunft soweit wie möglich über die Schiene abzuwickeln und die beabsichtigte Umstellung der Bedienung im Stückgutverkehr nicht vorzunehmen?

Die DB verbessert im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung ihr Leistungsangebot entsprechend den Anforderungen des Marktes. Die Bemühungen der DB, ihren Marktanteil zu verbessern, unterstützt die Bundesregierung durch umfangreiche Investitionen für den Neu- und Ausbau ihres Streckennetzes sowie für die Modernisierung und Rationalisierung des Betriebsablaufs. Hierfür stellt die Bundesregierung der Bundesbahn in den Jahren von 1987 bis 1991 Mittel in Höhe von rund 21 Mrd. DM zur Verfügung.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333